

MORDOR

DOROTA CELIŃSKA-JANOWICZ



Na stronach
66–67 fotografie
czytelników
fanpejda „Mordor
na Domaniewskiej”

czyli zespół
budownictwa
kompulsywnego



Określenie Mordor większości osób kojarzy się z władaną przez Saurona niedostępną krainą Tolkienowskiego Śródziemia. W Warszawie pierwszym skojarzeniem jest dzielnica biurowa na Mokotowie, na terenie dawnego Służewca Przemysłowego, obszar największej koncentracji przestrzeni biurowej w Polsce. Mordorem nazwali to miejsce jego pracownicy, nawiązując do zasad pracy w korporacji. Nazwa ta odwołuje się także do tamtejszej sytuacji transportowej, którą bez wielkiej przesady można nazwać komunikacyjnym koszmarem. W południowo-zachodniej części Mokotowa, na powierzchni około 3,4 km² zlokalizowanych jest ponad osiemdziesiąt biurowców o łącznej powierzchni najmu przekraczającej 1,3 miliona m². Według różnych szacunków w największej w Polsce dzielnicy biurowej pracuje od 80 do 100 tysięcy osób, a więc mniej więcej tyle, ile mieszka w Legnicy czy Słupsku. Mniej więcej 75 procent z nich rozpoczyna pracę między godziną 8 a 9. Oznacza to, że w ciągu godziny do Mokotowskiej dzielnicy biurowej dojeżdża 60–75 tysięcy osób. Po co najmniej ośmiu godzinach pracy, między 16 a 17, ponad 50 tysięcy osób (63 procent pracowników) próbuje się

stamtąd wydostać, aby wrócić do domu¹. Określenie „próbuję” jest w tym wypadku jak najbardziej uzasadnione – poziom zakorkowania tamtejszych ulic i zatłoczenia środków komunikacji publicznej jest już niemal legendarny. Stacja, na której pracownicy Służewca wsiadają do metra (Wierzbno), w internetowych memach jest synonimem najwyższego stopnia zatłoczenia („ciasno – ciasniej – metro Wierzbno”), a najbardziej

¹ Badanie Urzędu Miasta st. Warszawy dotyczące zachowań komunikacyjnych pracowników Służewca przeprowadzone w 2016 r.



zakorkowany kwartał porównywany jest do Trójkąta Bermudzkiego, w którym giną nie statki, samoloty i ludzie, ale czas, paliwo i pieniądze. Jak określił to jeden z respondentów prowadzonych przeze mnie badań², na młodych ludzi przepychających się w kolejce, żeby wsiąść do wypełnionego już po brzegi tramwaju, „aż przykro patrzeć...”.

Legendarne już zakorkowanie mokotowskiego obszaru biznesowego nie zniechęca jednak jego pracowników do korzystania z transportu indywidualnego. Z ankiety przeprowadzonej przez Urząd Miasta w 2016 roku wynika, że choć większość (niemal 70 procent) korzysta z transportu zbiorowego lub roweru, to jednak 30 procent dojeżdża do pracy samochodem. W rezultacie codziennie w rejon biurowego Mokotowa przyjeżdża około 30 tysięcy samochodów, które nie tylko korkują ulice (w tym te, po których poruszają się autobusy), ale także parkują. Teoretycznie, zgodnie z wyliczeniami firmy Jone

² Wraz z dr. hab. M. Smętkowskim, dr K. Wojnar i J. Rokiem, w ramach projektu NCN *Nowe przestrzenie gospodarcze metropolii - struktura, funkcje i powiązania obszarów biznesu na przykładzie kształtującej się metropolii warszawskiej* realizowanego w Centrum Europejskich Studiów Regionalnych i Lokalnych (EUROREG) Uniwersytetu Warszawskiego.

DZIEKUJĘ PRZEMIOŚCI ADMINISTRATORÓW HITPS://WWW.FACEBOOK.COM/MORDORNA DOMANIEWSKIEJ/

Lang LaSalle, liczba miejsc parkingowych w obszarze biurowym niemal w pełni pokrywa zapotrzebowanie – w biurowcach zlokalizowanych jest około 29,5 tysiąca miejsc. Jak większość tutejszej przestrzeni nie są to jednak miejsca ogólnodostępne, ale prywatne, przez co nie są wykorzystywane w 100 procenach. Deficytu miejsc parkingowych nie pokrywa także oferta piętnastu płatnych parkingów i 2350 bezpłatnych miejsc publicznych. Każdego dnia zatem około 1,3 tysiąca samochodów parkuje w miejscach niedozwolonych, często na trawnikach i chodnikach, utrudniając ruch pieszych, który i tak nie jest łatwy ze względu na brak chodników wzdłuż części ulic. Osoby dojeżdżające samochodami narzekają zatem na brak miejsc parkingowych, ci zaś, którzy docierają do pracy transportem zbiorowym, uskarżają się na trudności w poruszaniu się i pogarszanie estetyki przestrzeni publicznej przez zaparkowane w niedozwolonych miejscach auta. Najbardziej oczywistym rozwiązaniem tego problemu wydaje się zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym kosztem indywidualnego. Jednak także komunikacja miejska obsługująca dzielnicę boryka się z olbrzymimi problemami. Autobusy stoją w korkach, stacje metra zlokalizowane są zbyt daleko, aby można było dotrzeć do nich pieszo, linie tramwajowe mają zaś niewystarczającą przepustowość. Wśród osób dojeżdżających do pracy samochodem aż 42 procent deklaruje, że do korzystania z transportu zbiorowego mógłby ich skłonić mniejszy tłok w komunikacji miejskiej, a 26 procent – większa częstotliwość kursowania autobusów i tramwajów. Tylko 25 procent kierowców stwierdziło, że nic nie skłoniłoby ich do korzystania z transportu zbiorowego. Proste wyliczenie pokazuje, że poprawa jakości komunikacji miejskiej mogłaby – przynajmniej teoretycznie – zmniejszyć liczbę samochodów w tym rejonie o co najmniej 12,5 tysiąca.

LIBERALNY MODEL POLITYKI PRZESTRZENNEJ

Tak trudna, a według niektórych nawet tragiczna, sytuacja komunikacyjna mokotowskiego rejonu biurowego wynika przede wszystkim z jego monofunkcyjnego charakteru. Dominacja funkcji biurowej jest przyczyną także wielu innych trudności, z którymi borykają się pracownicy służewieckich biur: niedostatecznego wyposażenia w usługi (w tym handlowe), braku przyjaznych przestrzeni publicznych czy wyludniania i praktycznie zamierania obszaru wieczorami i w dni wolne od pracy. Choć w ostatnich kilku latach na dawny Służewiec Przemysłowy zaczyna wkraczać funkcja mieszkaniowa, to jednak wciąż teren ten jest wyraźnie zdominowany przez biura. Oczywiście jest, że powstanie tak dużej monofunkcyjnej dzielnicy biurowej musiało spowodować opisane wyżej

problemy, przede wszystkim transportowe. Jak to się zatem stało, że taka dzielnica powstała, w takich rozmiarach i formie?

Gdy na początku lat 90. otwierano pierwszy biurowiec (funkcjonujący do dziś Curtis Plaza) na terenie Służewca Przemysłowego (a właściwie południowej Dzielnicy Przemysłowo-Składowej) chyba nikt nie przypuszczał, że ten industrialny rejon Warszawy, zabudowany fabrykami i magazynami, w ciągu niemal 20 lat przekształci się w największe w Polsce zagłębienie biurowe. Podobnie jak przekształcenie rolniczego terenu wsi Służewiec w dzielnicę przemysłową było jednym z przejawów powojennej industrializacji, tak wspomniane zmiany doskonale obrazują charakter i trajektorię polskiej transformacji. W wyniku dezindustrializacji i tertiarizacji (zwiększenie roli usług w gospodarce) służewieckie fabryki zostały zastąpione przez biurowce, przy czym pierwsze z nich powstawały często w wyniku przebudowy budynków przemysłowych. Prywatyzacji i liberalizacji gospodarki towarzyszyło przywrócenie mechanizmu wolnorynkowego jako głównego czynnika kształtującego polską przestrzeń. W połączeniu z liberalnym modelem polityki przestrzennej zaowocowało to żywiołowym, niezaplanowanym i nieskoordynowanym zagospodarowywaniem przestrzeni, zwłaszcza w miastach. Z kolei otwarcie polskiego rynku na napływ zagranicznego kapitału i poddanie go oddziaływaniu procesów globalizacji otworzyło drogę do ekspansji międzynarodowym korporacjom, także z branży nieruchomości komercyjnych. Obecność zagranicznych firm, w połączeniu z względnie niskimi kosztami pracy i liberalnymi przepisami, skutkowała w naszym kraju rozwojem sektora usług dla przedsiębiorstw. Ślady wszystkich tych procesów widoczne są dziś w zagospodarowaniu przestrzeni dawnego Służewca Przemysłowego, ich długofalowe skutki zaś w znacznej mierze determinują to, w jaki sposób obszar ten żyje i funkcjonuje.

Oprócz opisanych procesów przestrzeni mokotowskiego zagłębienia biurowego jest doskonałą ilustracją specyfiki polskiej transformacji także w dwóch innych aspektach: ekspansji wielkopowierzchniowych obiektów handlowych i rozliczeń z peerelowską przeszłością. W 2000 roku w sąsiedztwie służewieckich biur otwarto Galerię Mokotów, czyli jedno z najpopularniejszych w Warszawie centrów handlowych. Po drugiej stronie ulicy z kolei zlokalizowana jest siedziba Instytutu Pamięci Narodowej.

Na początku lat 90. tereny przemysłowej dzielnicy były idealnym miejscem dla nowych inwestycji. Grunty można było kupić za symboliczną złotówkę, państwowe przedsiębiorstwa przemysłowe będące ich właścicielami masowo upadały. Ich najcenniejszym zasobem były ich nieruchomości, a właściwie grunty zlokalizowane wprawdzie na obrzeżach miasta, ale blisko dzielnic mieszkaniowych, lotniska i linii

kolejowej, z pełnym wyposażeniem infrastrukturalnym (między innymi wydajną siecią energetyczną zaprojektowaną na potrzeby przemysłu). Można by rzec, że teren ten aż prosił się o nowy rodzaj zagospodarowania i nie może dziwić, że szansę tę wykorzystali zagraniczni i polscy inwestorzy. W tamtym czasie popyt na biura w Warszawie wielokrotnie przekraczał ich podaż, stąd zyski z inwestycji zwracały się bardzo szybko i nikt nie przejmował się brakiem planu czy choćby ogólnej koncepcji zagospodarowania i urzędnienia tego terenu. Nikt także, w tym władze Warszawy, nie zwracał uwagi na wydolność lokalnego układu transportowego czy jakość przestrzeni publicznych.

Po początkowym, dość krótkim, okresie badania gruntu Służewiec Przemysłowy wszedł w fazę dynamicznego rozwoju, który przyspieszył zwłaszcza po 2004 roku. Kulminacja przypadła na rok 2012, kiedy to łączna powierzchnia biurowa w mokotowskim obszarze biznesu przekroczyła milion m², zaś w ciągu dwunastu miesięcy wynajęto rekordowe 200 tysięcy m² powierzchni biurowej. (Dla porównania: według danych CBRE łączna powierzchnia biurowa w Lublinie w 2018 roku to 171 tysięcy m²). Udział Służewca w całkowitej aktywności najemców w Warszawie sięgał wówczas 30 procent, a wskaźnik pustostanów nieznacznie przekraczał 5 procent³. Gargantuiczna skala i zawrotne tempo, w jakim rozwijał się biurowy Służewiec, przypominały, znane z medycyny, zachowania kompulsywne. Tak jakby deweloperzy spieszyli się, aby wybudować jak najwięcej i jak najszybciej. Oczywiście ich zachowanie było uzasadnione czynnikami ekonomicznymi – dużym popytem na biura. Jednak popyt ten był w coraz większym stopniu zaspokajany, a rozpędzona inwestycyjna machina wciąż pędziła naprzód. Nie napotykała zresztą na swojej drodze wielu przeszkód, gdyż oprócz dostępności dużych, tanich i uzbrojonych działek obszar Służewca miał jeszcze jedną zaletę: brak miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

BARDZO OGÓLNY PLAN OGÓLNY

Po wejściu w życie w 2003 roku ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym utraciły ważność plany miejscowe uchwalone przed 1995 rokiem. Los taki spotkał także warszawski Plan Ogólny z 1992 roku. Od końca 2003 roku obszar dawnego Służewca Przemysłowego nie miał ważnego planu miejscowego. Jak przyznają warszawscy urzędnicy, nie wiązało się to ze znaczącym pogorszeniem sytuacji planistycznej obszaru, gdyż Plan Ogólny był – zgodnie z nazwą – na tyle ogólny, że pozwalał na budowanie „niemal wszystkiego wszędzie”. Plan ten zakładał powstanie na południowym Mokotowie dzielnicowego



³ Savills. (2017). @Służewiec: #żyję #mieszkam #pracuję.

centrum z funkcjami usługowymi, handlowymi, jednak nie w rejonie Służewca Przemysłowego, ale oddalonego o około kilometr na wschód rejonu Dworca Południowego, obsługiwanego przez (budowane wówczas) metro, tramwaje i autobusy. Inwestorom znacznie łatwiej było jednak zagospodarowywać poprzemysłowe działki Służewca, i to ten rejon, a nie obszar przewidziany przez politykę przestrzenną miasta, wybrali jako miejsce swojej aktywności.

Plany miejscowe dla dawnego Służewca Przemysłowego zostały uchwalone dopiero w 2011 i 2012 roku (odpowiednio dla rejonu ulicy Cybernetyki i ulicy Konstruktorskiej). Ich przygotowywanie trwało tak długo przede wszystkim z powodu przewidzianej przepisami procedury planistycznej. Dodatkowym czynnikiem utrudniającym sprawne uchwalenie planów były niefortunne decyzje podjęte w momencie przystępowania do ich uchwalenia. Na początku bowiem władze Warszawy chciały przygotować jeden plan obejmujący bardzo duży obszar i dopiero na dalszym etapie prac zdecydowano się na podział terenu i przygotowanie dwóch odrębnych planów. Ich uchwalenie na początku drugiej dekady obecnego stulecia oznaczało, że władze miasta uzyskały skuteczny instrument realizacji polityki przestrzennej na tym obszarze po okresie największego boomu inwestycyjnego, a więc gdy przestrzeń mokotowskiej dzielnicy była już w dużej mierze zagospodarowana i właściwie przesądzona już było, jaki kształt przybierze ten fragment miasta. W rezultacie plany przede wszystkim sankcjonowały już istniejące zagospodarowanie. Co ciekawe, zgłaszane przez deweloperów i inwestorów uwagi do projektów obu planów postulowały przede wszystkim intensyfikację zabudowy, to jest dopuszczenie lokalizacji wieżowców. Można zatem przypuszczać, że gdyby istniejące przepisy (także te, według których teren ten był zagospodarowywany, zanim uchwalono plany) dopuszczały na Służewcu zabudowę wysokościową, mielibyśmy dziś do czynienia z jeszcze większą koncentracją powierzchni biurowej, a tym samym jeszcze większym nasileniem problemów, z którymi boryka się dziś ta część miasta.

Okres dynamicznego, wręcz żywiołowego rozwoju warszawskiej dzielnicy biurowej dokonywał się zatem niezależnie od polityki przestrzennej władz lokalnych. Narzędziem tej polityki nie można bowiem nazwać tak zwanych wuzetek, na podstawie których powstała większość służewieckich biurowców. Wuzetki to decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, które wydawane są dla terenów, dla których nie obowiązują plany miejscowe. Te ostatnie stanowią akt prawa miejscowego i w swoich zapisach muszą być zgodne z uchwalanym dla obszaru całej gminy studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. Ze względu na konstrukcję zapisów ustawowych wuzetki nie muszą być zgodne z zapisami studium, zaś władze lokalne,

o ile spełniona jest tak zwana zasada dobrego sąsiedztwa, właściwie muszą się zgodzić na wnioskowane przez inwestora zagospodarowanie terenu (nawet jeśli stoi w jawnej sprzeczności z zapisami studium). Zasada dobrego sąsiedztwa wydaje się stworzona do rozwoju takich miejsc jak mokotowskie zagłębie biurowe, czyli monofunkcyjnych obszarów intensywnej zabudowy. Zakłada ona bowiem, że wymagania dla nowej zabudowy określa sposób zagospodarowania co najmniej jednej działki dostępnej z tej samej drogi publicznej. A zatem wystarczy, że powstanie jeden biurowiec, aby w jego sąsiedztwie mogły powstawać kolejne. Władze lokalne w praktyce miały więc bardzo niewielki, o ile w ogóle, wpływ na kierunek rozwoju przestrzennego tego obszaru. O tym, w jaki sposób przekształcał się Służewiec Przemysłowy, decydowali raczej deweloperzy i inwestorzy, a w wielu wypadkach tak naprawdę instytucje finansujące te inwestycje, które stosują własne kryteria, oceniając jakość i wiarygodność kredytowanego przedsięwzięcia, rzadko uwzględniające lokalny kontekst czy jakość zagospodarowania przestrzennego.

To deweloperskie eldorado nie mogło oczywiście trwać wiecznie. Tak jak środowisko przyrodnicze ma pewną pojemność, to jest maksymalną liczbę lub zagęszczenie osobników danego gatunku roślin bądź zwierząt, których potrzeby jest w stanie zaspokoić bez naruszania swojej równowagi, tak samo środowisko miejskie, a w tym wypadku przede wszystkim jego system transportowy, jest w stanie zagwarantować sprawną obsługę określonej liczbie użytkowników. Jeśli na dodatek są to tego samego rodzaju użytkownicy, o bardzo podobnym dobowym rytmie przemieszczeń, pojemność ta jest jeszcze bardziej ograniczona. Mokotowska dzielnica biurowa doszła pod koniec pierwszego dziesięciolecia XXI wieku do granic tej pojemności. Problemy, z którymi boryka się dziś, nie pojawiły się oczywiście z dnia na dzień i ich pierwsze oznaki widoczne były już wcześniej. Jednak prawdziwe apogeum przypadło na drugą dekadę XXI wieku. Nasilające się trudności transportowe, coraz wyraźniejsze, i dotkliwa niewydolność systemu drogowego i komunikacji publicznej czy chaos przestrzenny zaczęły skutkować nie tylko niezadowolaniem użytkowników tego obszaru, ale także spadkiem zainteresowania najemców, a nawet opuszczaniem niewygodnej lokalizacji przez część z nich. Spadkowi atrakcyjności Służewca sprzyjał boom inwestycyjny na obsługiwanej od 2015 roku przez drugą linię metra Woli (dla rynku nieruchomości czynnikiem podnoszącym atrakcyjność tego obszaru była sama zapowiedź otwarcia linii metra).

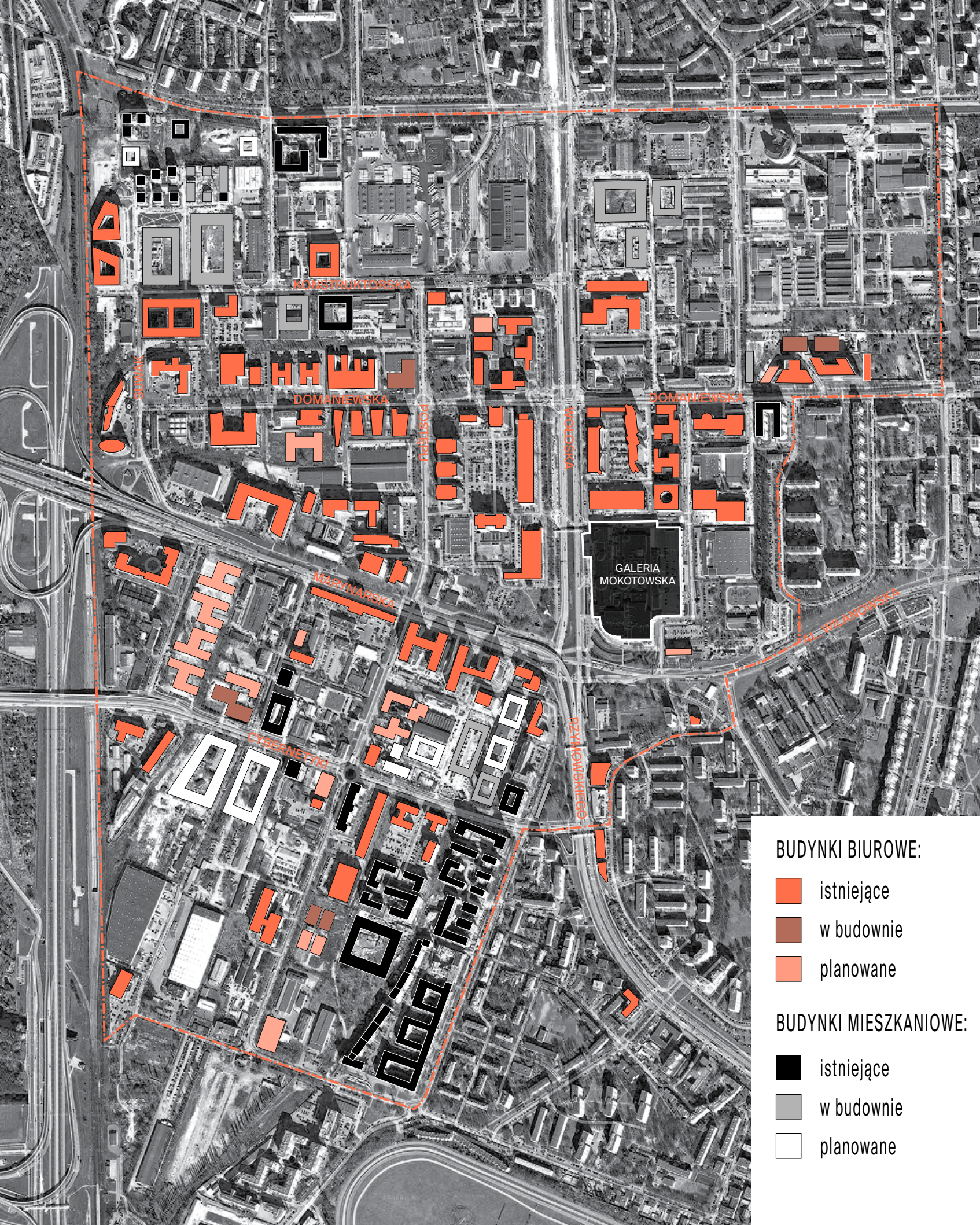
Jednak podaż powierzchni biurowej na Mokotowie spowolniła jedynie nieznacznie. Wynikać to mogło po części z nadmiernego optymizmu inwestorów, ale także z charakteru inwestycji budowlanych, które realizowane są w określonym, stosunkowo długim cyklu. W rezultacie

na początku 2016 roku aż 20 procent biur w na Służewcu pozostawało niewynajętych, zaś udział dzielnicy w całkowitej aktywności najemców w Warszawie wyniósł zaledwie 18 procent. Ostatnio dodatkowym czynnikiem obniżającym atrakcyjność tego obszaru jest sytuacja na warszawskim rynku pracy, który staje się rynkiem pracownika. Wobec coraz ostrzejszej konkurencji o już nie tylko najwyższej, ale także średnio wykwalifikowanych specjalistów firmy starają się przyciągnąć pracowników nie tylko wynagrodzeniem czy warunkami zatrudnienia, ale także jakością biura i jego otoczenia. Lokalizacja w mokotowskim zagłębieniu biurowym nie jest w tym wypadku zbyt atrakcyjna, i nie chodzi tylko o realne problemy, ale i niestawę, jaką okryła się ta okolica.

SKUTKI W PORTFELACH I TRACENIE ŻYCIA

W efekcie opisanych procesów czynsze za powierzchnie biurowe na Służewcu obecnie są wyraźnie niższe niż w centrum miasta (o około 25–33 procent w zależności od klasy obiektu), przy wysokim wskaźniku pustostanów. Właściciele mokotowskich biurowców odczuwają zatem wyraźnie, bo w portfelach, negatywne skutki decyzji inwestycyjnych podejmowanych przez ostatnie dwadzieścia lat. Złośliwie można by powiedzieć, że rynek sam jest sobie winien – doprowadził do przeinwestowania tego obszaru. Jednak te negatywne skutki odczuwają także (a może przede wszystkim) pracownicy, których przestrzeń pracy jest nie tylko nieprzyjazna, ale wręcz utrudnia codzienne funkcjonowanie. Niemal 90 procent z około 100 tysięcy osób pracujących na Służewcu to osoby przed trzydziestką⁴, dopiero rozpoczynające swoje życie zawodowe. Obcowanie z przestrzenią mokotowskiego zagłębienia biurowego – w drodze do i z pracy czy podczas przerw – kształtuje zatem ich pierwsze doświadczenia zawodowe. Szczególnie znaczący wpływ mają kwestie transportowe, a zwłaszcza czas dojazdu, który może być powodem narastającej frustracji, gdy jest długi nie tyle z powodu odległości dzielącej miejsce pracy od miejsca zamieszkania, ile z racji niewydolności układu komunikacyjnego. „Tracenie życia” w korkach sprawia, że uszczuplony zostaje czas spędzany z rodziną czy przyjaciółmi, przeznaczony na rekreację i wypoczynek czy rozwój osobisty. Sprywatyzowanie przestrzeni sprawia, że jej forma i funkcja są podporządkowane rachunkowi ekonomicznemu – nie ma w niej miejsca na to, co nie generuje zysku. Przykładem może być mała architektura, ławki

⁴ Badanie TNS Polska z 2015 roku wykonane na zlecenie marki TIGER.



PODZIAŁ FUNKCYONALNY BUDYNKÓW SŁUŻEWCA

BUDYNKI BIUROWE:

- istniejące
- w budowni
- planowane

BUDYNKI MIESZKANIOWE:

- istniejące
- w budowni
- planowane

OPRACOWANIE: P. CHUCHLA

czy kosze na śmieci, która wprawdzie ułatwia użytkowanie przestrzeni, ale nie generuje dochodu⁵.

Dzielnica boryka się zatem z wieloma problemami, jednak nadmiernie spieszą się ci, którzy wieszczą jej rychły upadek. Wydaje się, że zostały tam zainwestowane zbyt duże zasoby (przede wszystkim finansowe) i jest to miejsce pracy dla zbyt wielu osób, aby tak łatwo uległo degradacji. Od kilku lat na Służewcu podejmowane są działania mające na celu poprawę sytuacji, realizowane przez trzy główne grupy. Po pierwsze, w dziedzinie transportu oraz planowania przestrzennego aktywne są władze Warszawy, które poprzez (niewątpliwie spóźnione) inwestycje i rozwiązania infrastrukturalne starają się usprawnić system transportowy rejonu. Dotyczy to zarówno komunikacji miejskiej (na przykład nowe linie autobusowe czy otwarcie specjalnego toru do zawracania tramwajów przy stacji metra Wierzbno, dzięki czemu znacznie zwiększyły się ich możliwości przewozowe), jak i sieci drogowej. W tym drugim wypadku działania nakierowane są na zwiększenie przepustowości ulic (na przykład poprzez poszerzanie), co, zgodnie z prawem Lewisa-Mogridge'a, zapewne nie poprawi sytuacji w dłuższej perspektywie czasowej. Jeśli chodzi o planowanie przestrzenne, to wydaje się że największe pozytywne oddziaływanie ma obecność planów miejscowych. Stabilizują one sytuację prawną i pozwalają przewidzieć (także inwestorom) kierunki rozwoju tego obszaru.

Drugą aktywną grupą są deweloperzy, którzy orientując się, że rynek biurowy na Mokotowie doszedł do granic swojej pojemności, coraz częściej decydują się na realizację inwestycji mieszkaniowych, a także hotelowych. W efekcie struktura funkcjonalna Służewca będzie się dywersyfikować, co należy uznać za zjawisko pozytywne. Jednocześnie przestrzeń mokotowskiej dzielnicy biznesowej nie oferuje atrakcyjnych warunków mieszkaniowych – nie tylko pod względem transportowym, ale także wyposażenia w infrastrukturę społeczną, handlową i usługową oraz przyjazną przestrzeń publiczną – trudno więc przewidzieć, czy mieszkania na Służewcu będą chętnie kupowane. Trzecią grupą aktorów, która podejmuje chyba najbardziej różnicowane, ale jednocześnie w stosunkowo niewielkiej skali przedsięwzięcia, są zarządcy obiektów biurowych, ich najemcy i pracownicy. Przykładem zorganizowanej formy tych działań może być aktywność Stowarzyszenia Lepszy Służewiec, skupiającego mieszkańców, pracowników biurowców, najemców oraz właścicieli i zarządców nieruchomości. Celem stowarzyszenia jest poprawa warunków życia i pracy na terenie dzielnicy między innymi

poprzez „rozwiązanie problemów komunikacyjnych dotyczących tego obszaru miasta, poprawa jakości przestrzeni publicznej oraz promocja inicjatyw o charakterze miastotwórczym, które ożywią Służewiec Biurowy także po godzinach pracy” (www.lepszysluzewiec.pl).

MIASTO W RĘKACH PRYWATNYCH

Nie ulega wątpliwości, że historia największego w Polsce zagłębia biurowego jest przykładem negatywnych skutków oddania (niezależnie, czy celowego, czy też nie) decyzji dotyczących rozwoju przestrzennego dużego fragmentu miasta w ręce sektora prywatnego. W rezultacie powstała sprywatyzowana, podzielona ogrodzeniami (a niekiedy także szlabanami) przestrzeń pracy, która dla wielu osób stała się gorzkim symbolem żywiołowych przemian przestrzeni polskich miast po 1989 roku, liberalnej polityki przestrzennej oraz przedkładania własności i interesu prywatnego nad dobro publiczne i ład przestrzenny. Czy jednak można oczekiwać od podmiotów prywatnych, że będą uwzględniać w swoich planach inwestycyjnych coś więcej niż wązej lub szerzej rozumiane korzyści własne? Czy zadaniem deweloperów jest analizować długofalowe skutki swoich decyzji inwestycyjnych, także z szerszego niż własna działka punktu widzenia, i w rezultacie podejmować decyzje, które będą korzystne nie tylko dla nich, ale także dla innych aktorów lokalnych i całego miasta? To oczywiście zadania władz lokalnych, jednak od nich także trudno oczekiwać prowadzenia skutecznej polityki przestrzennej w niezbyt – delikatnie mówiąc – korzystnych pod tym względem uwarunkowaniach prawnych (chodzi przede wszystkim o brak narzędzi polityki przestrzennej w sytuacji braku planu miejscowego).

W tym momencie może się nasuwać pytanie, czy inny model jest możliwy? Za granicą, przede wszystkich w miastach Europy Zachodniej, można znaleźć liczne przykłady dzielnic biznesowych zlokalizowanych na obrzeżach miasta, których powstanie zostało zaplanowane przez władze lokalne, realizacja tych planów odbywała się zaś we współpracy z sektorem prywatnym. Polityka przestrzenna, skoordynowana z gospodarczą i transportową, była głównym czynnikiem decydującym o kierunkach rozwoju tych obszarów. W efekcie powstały dzielnice łączące funkcje biurowe z mieszkalnymi, usługowymi, handlowymi, a niekiedy także rozrywkowymi i rekreacyjnymi, takie jak londyńskie Canary Wharf, paryskie La Défense czy kopenhaskie Ørestadt. Są one zlokalizowane wprawdzie peryferyjnie względem centrum miasta, ale świetnie skomunikowane z resztą obszaru zurbanizowanego (głównie transportem szynowym, w tym podziemnym), o spójnej i zrównoważonej strukturze przestrzennej, uwzględniającej nie tylko przestrzeń pracy czy zamieszkania, handlu, usług i rekreacji, ale także wysokiej jakości

przestrzenie publiczne. Zaplanowany charakter oznacza, że zazwyczaj głównym aktorem decydującym o kształcie przestrzennym tych dzielnic i odpowiedzialnym za ich właściwe i uprzednie (w stosunku do powstawania zabudowy) wyposażenie transportowe były władze lokalne. Nie oznacza zaś oczywiście, że są to przestrzenie idealne, pozbawione problemów i funkcjonujące zgodnie z założeniami planistów (na przykład w zakresie przewidywanej liczby mieszkańców), jednak w porównaniu z kłopotami, z jakimi boryka się warszawski Służewiec, można w ich wypadku mówić raczej o niedogodnościach czy niedoskonałościach.

Mokotowska dzielnica biznesowa ze wszystkimi swoimi problemami, bolączkami i paradoksami doskonale wpisuje się w schemat rozwoju przestrzennego miasta postsocjalistycznego, będącego idealnym środowiskiem dla ukształtowania się neoliberalnego modelu polityki przestrzennej. W pierwszym, potransformacyjnym okresie, zarówno wśród polityków, jak i społeczeństwa widoczny był wyraźny sceptycyzm (lub wręcz niechęć) wobec planowania *per se*, z nadzieją i entuzjazmem podchodzono zaś do wszystkiego, co wolnorynkowe, liberalne, prywatne, zagraniczne i nowoczesne. Wśród władz publicznych, także lokalnych, powszechne było nastawienie pro wzrostowe (tak zwany *growthism*), czyli ukierunkowanie na wzrost gospodarczy pojmowany w kategoriach napływu kapitału zagranicznego, realizacji dużych inwestycji i tworzenia miejsc pracy. Aktorzy lokalni nie przejmowali się lub też nie mieli wiedzy o takich kwestiach, jak zrównoważony rozwój czy udział mieszkańców w podejmowaniu decyzji dotyczących rozwoju miasta: to, co indywidualne i prywatne, było ważniejsze niż to, co wspólne, publiczne i uspołecznione⁶. W tym modelu planowanie przestrzenne nie jest oczywiście zupełnie nieobecne, ale przyjmuje formę strategicznego planowania zarządczego (*strategic management planning*), w którym miasta konkurują ze sobą – często w skali globalnej – o inwestorów i tworzone przez nich miejsca pracy. Narzędziem tej konkurencji jest stwarzanie kapitałowi jak najlepszych warunków do działania, co w sferze przestrzennej polega między innymi na możliwie liberalnej i elastycznej polityce przestrzennej, skutkującej rozwojem specyficznych przestrzeni pracy w postaci zunifikowanych w skali globalnej dzielnic biznesowych, zdominowanych przez usługi dla przedsiębiorstw, często w formie centrów outsourcingowych⁷.

⁶ L.J. Kulcsar, T. Domokos, *The Post-Socialist Growth Machine: The Case of Hungary*, „International Journal of Urban and Regional Research” 2005, nr 29(3), s. 550–563.

⁷ T. Sager, *Neo-liberal Urban Planning Policies: A Literature Survey 1990–2010*, „Progress in planning” 2011, nr 76(4), s. 147–199.
I. Wright, S. Cleary, *Are We All Neoliberals Now? Urban Planning in a Neoliberal Era*, 2013, unpublished manuscript prepared for the 49th ISOCARP Congress; www.isocarp.net/Data/case_studies/2412.pdf (dostęp: 29.06.2018).

Skutki połączenia tych dwóch rodzajów uwarunkowań, to jest liberalnej polityki przestrzennej i rzeczywistości postsocjalistycznej, można zobaczyć na własne oczy na Mokotowie. I choć sytuacja w ostatnich latach nieco się poprawiła, to jednak wciąż warszawski Służewiec można uznać za jeden z najbardziej problematycznych obszarów miasta, zwłaszcza w zakresie transportu. Co więcej, w związku z trwałością zagospodarowania przestrzennego i jego małą podatnością na zmiany rozwiązywanie problemów tego obszaru może zająć wiele lat, a nawet dekad. Scenariuszy rozwoju sytuacji może być kilka. Od optymistycznego, zakładającego dywersyfikację funkcji, przekształcanie pustych biur w budynki mieszkaniowe, usługowe, edukacyjne i kulturalne oraz rozwój sieci transportu szynowego i ścieżek rowerowych, po skrajnie pesymistyczny, w którym problemy komunikacyjne będą narastać (na przykład z powodu braku środków na inwestycje w transport zbiorowy), atrakcyjność lokalizacyjna całego rejonu zaś znacząco spadnie (także w związku z likwidacją pobliskiego lotniska), skutkując ucieczką najemców i rosnącą liczbą pustostanów, a w rezultacie degradacją fizyczną, ekonomiczną i społeczną.

Spojrzenie w przyszłość nasuwa jeszcze jedno pytanie: czy Warszawy nie czeka powtórka z historii, czyli powstanie Mordoru Bis, tym razem w centrum miasta. Z wstępnych szacunków wynika, że we wschodniej części Woli powstało, powstaje lub powstanie w ciągu najbliższych kilku lat około 2,5 miliona m² nowoczesnej powierzchni biurowej. To dwukrotnie więcej niż obecnie na Służewcu. Na dodatek na Woli powierzchnia ta będzie jeszcze bardziej skoncentrowana, bo zlokalizowana w wieżowcach. Zakładając, że przeciętnie na jednego pracownika przypada około dziesięć m² powierzchni biurowej, otrzymujemy ogromną liczbę 250 tysięcy osób pracujących na stosunkowo niewielkim obszarze, które codziennie będą musiały do swoich biur dotrzeć i się z nich wydostać. W okolicach jednego tylko skrzyżowania – ronda Daszyńskiego – w epicentrum biurowego boomu inwestycyjnego, zlokalizowanych będzie około 800 tysięcy m² biur. Nawet jeśli przy rondzie znajduje się stacja metra, to wciąż taka koncentracja pracowników grozi przeciążeniem systemu transportowego, choćby z uwagi na ograniczoną przepustowość przejść podziemnych. Co znamienne, także w tym wypadku zagospodarowanie wyprzedza proces planistyczny – tylko dla części tego rejonu uchwalono plany miejscowe. Być może zatem, niezrównoważony rozwój przestrzenni pracy jest strukturalną cechą rozwoju Warszawy? Czymś, z czym trzeba się pogodzić, podobnie jak cykle koniunkturalne w gospodarce? Albo może raczej chorobą wieku dziecięcego miast postsocjalistycznych, w którym widocznie wciąż jesteśmy.

⁵ M. Śmigiel, *Witajcie w Mordorze*. „Tu jest zawsze ciśnienie na wynik”, http://warszawa.wyborcza.pl/warszawa/1,34862,17920101,Witajcie_w_Mordorze____Tu_jest_zawsze_cisnienie_na.html (dostęp: 29 czerwca 2018).